

# DEÁK ANTAL ANDRÁS

## *Duna - Tisza - csatorna - torzó*

A vízügyi beruházások történetében két nagy torzót ismerünk. Az egyik minden magyar ember számára jól ismert: a Bős–Nagymarosi vízlépcső, a másik a mára jórészt a feledés homályába süllyedt Duna–Tisza-csatorna.

Mindkettőt gondosan megtervezték, az országgyűlés mindkét beruházásra áldását adta, mindkettőbe befektettek, nagyon sok munkát és pénzt ölt beléjük az ország, aztán mint megunt játéknak a gyermek, hátat fordítottunk nekik. Vajon miért? És lehet-e valamilyen tanulságot levonni a történetekből?

Mivel a Bős–Nagymarosi Vízlépcső-témához még mindig kötődnek politikai felhangok, elégedjünk meg annyival, hogy mint jelenséget, a Duna–Tisza-csatornával párhuzamba állítjuk.

### **I. A csatorna-történet első fejezete: 1715–1797. Az Udvari Kamara áll a tervek mögé.**

Először a török háborúkat követően, 1715-ben vetette fel a Pest–Szolnok közötti csatorna megépítésének tervét egy osztrák tábornok. Mind a katonai, mind a polgári körökben lelkesen fogadták. A katonák azért, mivel a nyugatról Erdély irányába vonuló hadseregek keservesen megszenvedték az Alföld homok-tengerét vagy éppen belvizeit, mocsarait. A polgári körök (élén az Udvari Kamarával) pedig azért, mert az Erdély felőli áruforgalom élénkülését és az államkasszát hízoló kereskedelem felvirágzását remélték tőle.

1723. évi CXII. törvénycikkben a csatorna megépítésére már határozott szándékot fogalmaztak meg<sup>1</sup>. Ezt azonban tett nem követte.

1744-ben ismét megmozdult az állóvíz: az Udvari Kamara tervet készítettett MIKOVINY SÁMUELLAL, amelyben ő a csatornát túl vezette a Dunán, egészen a Balatonig, onnan pedig a Dráváig.<sup>2</sup> Tett ezt sem követte.

1786-ban egy francia mérnöktől (E. J. Maire) újabb terv látott napvilágot.<sup>3</sup>

Három évvel később II. József megbízásából br. Schönstein Frigyes, udvari tanácsos is beállt a tervgyártók sorába, 1791-ben pedig BALLA ANTAL Pest vármegye mérnökeként<sup>4</sup> Pest – Cegléd – Szolnok vonalon tervezett csatornát.<sup>5</sup>

Ezek után az 1790–1791. évi országgyűlés ugyancsak foglalkozott a kérdéssel.<sup>6</sup> Valójában azonban továbbra sem történt semmi. Ez újabb terv elkészítését indukálta: 1797-ben SZIRMAY ANTAL Pest – Szolnok közötti csatornát javasolt.<sup>7</sup>

### **II. A csatorna-történet második fejezete: 1803–1826. József nádor szorgalmazza a csatorna megépítését.**

József nádor személyében a Csatorna-eszme magas rangú pártfogóra talált.

1803-ban – a Ferencz-csatorna megnyitását követő évben (!) a nádor egy felterjesztést bocsátott a király elé, amelyben a csatorna megépítésére tett javaslatot.<sup>8</sup> Erre a király 1803. december 17-i leiratában utasította gr. PÁLFFY KÁROLY kancellárt, hogy szervezzék meg a csatorna-építés előmunkálatait. Ennek hatására, 1804-ben

1. Magyar Törvénytár, 1657–1740. kötet, 651.l.

2. MTA Kézirattár Mo. 14.

3. Maire tervei között egy Pest – Sajó-torkolati és egy Pest–Szeged-i csatornavonal is szerepel.

4. Szávay Gyula: A Duna–Tisza-csatorna és a szolnoki torkolat. 3. o.

5. Br. Skerlecz Miklós: Projectum...77. §.

6. LXVII. tc. Magyar Törvénytár: 1740–1835. köt. 203.o.

7. Notitia Topographica, Politica Incluti Comitatus Zempleniensis. Buda, 1803. (629. §.).

8. Domanovszky Sándor: József nádor iratai. I. köt. 617. o.



PODMANICZKY JÓZSEFET kinevezték a csatornaépítés királyi biztosául. Ő két mérnököt vett maga mellé, majd a Pest és Szolnok között javasolt vonalat felmérte, majd egy másik csapatot szervezett, amely KLOHAMMER JÁNOS vezetésével ugyanitt lejtmeréseket végzett.<sup>9</sup> Amint ezt befejezték, költségvetést készítettek, amelyet József nádor 1805. febr. 5-én a király elé terjesztett.<sup>10</sup> Ezt meglátván az Udvari Kamara, nem találta időszerűnek a csatorna megépítését.

József nádor azonban nem nyugodott: Öt,<sup>11</sup> majd tíz év múlva<sup>12</sup> ismételten felterjesztésben szorgalmazta a csatorna megépítését, de a császár 1826. október 14-i válaszában pénzhányra hivatkozva elzárkózott a csatornaépítés támogatásától.<sup>13</sup>

**III. A csatorna-sorsának III. fejezete: 1839–1846. Széchenyi István Sina Györggyel „közös gyermeknek” tekinti a csatornát.**

Ők az időközben BESZÉDES JÓZSEF által készített újabb tervet támogatták.<sup>14</sup>

Széchenyi hathatós szervező tevékenységének köszönhetően VÉCSEY MIKLÓS<sup>15</sup> elnökletével 1839. év nov. 1-én megalakult a Pest – Szolnok és Szegedi Vízcsatorna Társaság. Széchenyi, akinek a szemében a Csatorna is egyfajta híd volt, Sina bankárt igyekezett megnyerni: „Milyen szép volna, ha Elsősülöttünk, tudniillik a Hidat, egy kisfiúval, a Csatornával, dicsőíthetnénk meg!”<sup>16</sup> – írja Sina Györgyhöz 1841-ben. Sina érezte, hogy a vállalkozásban nagyon sok a kockázat, ezért csak nagy nehezen állt kötélni. Feltételt szabott: „ha az általam a Duna jobb partján építtetni szándéklott vasút nyerendi el az Ullmann ur által tervezett balparti vasút felett az elsőbbséget”.<sup>17</sup>

Mindenekelőtt pedig tudni akarta, hogy egyáltalán megvalósítható-e a terv. Megbízta ezért TIERNEY CLARKOT, a Lánchíd tervező mérnökét, hogy próbafúrásokat végeztesen a csatorna vonalán, ami 1845. őszén meg is történt.<sup>18</sup> A munkához szükséges, a talajminták vételére alkalmas fúrókat a Lánchíd építéséhez beszerzett készletből kölcsönözték.<sup>19</sup> Nem tudjuk, hogy Clark a munkát elvégezte-e vagy félbehagyta. A korabeli tudósítás szerint azonban meglehetősen különösen alakult a dolog: A cikk írója – buzgó fia e sinylő hazának, melyet nem egy kopárlelkű pénztőzsér önsírjában hagyna megfullasztani –, arról számol be, hogy a lánchídi igazgatóság a félig-meddig enyésző félben levő csatornatársaságtól kétezer száz pengő forintot követelt azoknak az eszközöknek a fejében, melyeket Clark úr a próbafúrásoknál használt. Ezeket ugyanis a lánchídi társaságtól „ingyen és jegyzék nélkül” vitették el. A baj abból származott, hogy miután Clark befejezte a fúrásokat, az eszközöket mindennemű őrzés nélkül a bugaci pusztán hagyta, így aztán azok elkallódtak. Mivel pedig a Lánchíd építésénél hasonló eszközökre továbbra is szükség lett volna, kénytelenek voltak helyettük újakat rendelni...<sup>20</sup>

9. Klohammer az országos építészeti igazgatóság tagja volt. Melléje beosztották Saár Jánost, Pest vármegye mérnökét, John Pál gyakornokot és még két figuránst, két napszámost és egy megyei huszárt (MOL Kanc. 1804. 4755. és 7773. fasc.)

10. MOL Titk. Lt. Acta Praesidialia 1805. No. V. és 1826. No. XV.

11. MOL N Titk. Lt. Acta Praesidialia 1810. No. XXI.

12. MOL N Titk. Lt. Acta Praesidialia 1821. No. XVIII.

13. MOL N. Titk. Lt. Acta Praesidialia 1826. No. XIV. „...Da jedoch die Lage des Staatsschatzes nicht gestattet, die zur Ausführung eines solchen Unternehmens erforderlichen bedeutenden Kosten zu tragen, oder aus denselben Beiträge hiezu zu leisten; so werden Eure Lieben für die Aufbringung der hiezu erforderlichen Geldmittel, wenn es zu diesem Kanalbau kommen sollte, auf anderen Wegen im Vorhinein bedacht sein.”

14. Beszédes József: A Duna–Tisza csatorna hajózható csatornáról

15. Vécsey Miklós 1840-ben adta közre gondolatait a Csatornáról, Duna–tisza hajókázható nagy csatorna címmel.

16. MTA, K 198/91. Széchenyi levele Sinához, Pozsony, 1841. november 2.

17. MTA 183/148. Sina levele Vécseyhez. 1839. november 30.

18. Magyar Vízügyi Múzeum – a továbbiakban: MVM 28.17.57. Széchenyi levele a nádorhoz. Pest, 1845. szeptember 26.

19. Jelenkor 92. sz. 547. o. 1846. november 19.

20. Egy számadás feltűnő volt itt, melyben a lánchídi igazgatóság a félig-meddig enyésző félben levő csatornatársaságtól 2 ezer s néhány száz pengő forintot követel azon eszközök fejében, melyeket Clark úr a próbafúrásoknál használt, s melyek a lánchídi társaságtól vitettek el. Elnök úr kifejti, mikép a Lánchíd-társaság ezen eszközöket ingyen kölcsönzé oda, sőt azok elvitelükkor nem is mutattattak be, hogy följegyeztethetének, sőt Clark úr bevégezvén a furatást, az eszközöket a bugaci pusztán hagyá a nélkül, hogy azokat valakinek őrzésére bizta volna, később leszállítván azok, ismét nem mondatott meg, mik érkeztek meg, s mik nem? Időközben pedig a Lánchídnál hasonló eszközökre szükség lévén, újak csináltattak s ezek ára köve telített most a csatorna-társaságon a nélkül, hogy a kikölcsönzöttek akár betudatnának, akár visszaadattak volna. Furcsa követelés. A dolog elintézésére választmány nevezetett ki helybeli tagokból.



Egy szétvert expedíciós hadsereg képét idézi ez a história – és a próbafúrások aggasztó eredményét sejtetik.<sup>21</sup>

Ugyanezen újságíró ad hírt a Csatorna Társaság széteséséről is:

A külföldi tekintélyek – a holland Fyne és Társai – a költségek méretét illetően lepték meg a Csatorna híveit, „mik szerint a csatorna költsége a Beszédes rubricáját háromszorosan, négyszeresen haladták túl”<sup>22</sup>, ami 18 millió Ft-ot jelentett. Mindehhez járult az alföldiek közömbössége az ügy iránt: „azon a közgyűlésen, hihetőleg az utolsón” – jegyzi meg a Jelenkor cikkének írója 1846. nov. 19-én –, „melyen a Csatorna sorsáról döntöttek, a Duna és Tisza mentén lakó 15 millió magyarból az elnökkel és jegyzővel együtt 8 ember volt jelen!”

A közgyűlésen az is kiderült, hogy br. SINA GYÖRGY időközben a Helytartó Tanácshoz kérvényt nyújtott be, hogy a Pest–Szeged közti vonalon addig vasútépítésre engedélyt ne adjon, amíg a Csatorna Társaság a csatorna létesítését illetően döntésre nem jut, mindamellett a „nevezetes pénzhatalom” a közgyűlés tudtára hozta, hogy „nem bánná, ha az érintett vonalon vasut építtetnék”.

Íme, a közgyűlésen is színre lépett a kor közlekedését forradalmasító, a csatorna és víziútépítésnek, valamint a gőzhajózásnak nagy riválisa, a vasút. Az újságok is erre figyelnek lekinkább. Gomba módra alakulnak a vasúttársaságok, és az ő híreiktől hangos a sajtó. (Vukovár–Fiumei Vasúttársaság; Pécs–Mohácsi Vasúttársaság; Balparti Vasúttársaság, stb.)

#### **IV. A csatorna-történet IV. fejezete: XX. század: További tanulmányok és a munkálatok megkezdése**

Publikációk:

Duna–Tisza csatorna, 1903 – szerző megjelölése nélkül.

A Duna–Tisza Csatorna tervezetének tárgyalására kiküldött szakbizottság munkálatai 1907 – szerző feltüntetése nélkül.

VICZIÁN EDE: A Duna–Tisza csatorna, 1920.

SZAPÁRY LÁSZLÓ: A Duna–Tisza csatorna, 1926.

VERESS GÁBOR: A Duna–Tisza csatorna és a vasút, 1932.

TRUMMER ÁRPÁD: A Duna–Tisza csatorna ügyének mai állása, 1944.

JOLÁNKAI GYULA: A Duna–Tisza csatorna, 1947.

LAMPL HUGÓ: A Duna–Tisza csatorna, 1947.

Legjelentősebb munka azonban ebből az időből (1947) Lampl Hugó és Hallóssy Ferenc neve alatt megjelent „A Duna–Tisza csatorna” c. könyv kilenc melléklettel:

Duna–Tisza csatorna helyszínrajza

A Duna–Tisza-csatorna nyomvonalának földtani szelvénye

A gyóni zsiliplépcső általános elrendezése

A kecskeméti kikötő és hajózsilip általános elrendezése

A Duna–Tisza-csatorna újkécskei torkolata

A gyóni (2. sz.) hajózsilip általános terve

A kecskeméti (4. sz.) hajózsilip általános terve

Az újkécskei (9. sz.) hajózsilip általános terve

<sup>21</sup> Pest, 1846. november 19-én. Jelenkor 92. sz. 547.o.

<sup>22</sup> Jelenkor 92.sz. 547.o. 1846. nov. 19.

Kimutatás a Duna–Tisza-csatorna építése által elérhető önköltségi szállítási egységár megtakarításról.

Egyéb előkészítő jellegű munkálatok:

RÉVÉSZ ARNOLD a Tanácsköztársaság idején megszervezte a Duna–Tisza-csatorna tervezőirodát.

MIHÁLTZ ISTVÁN geológus, egyetemi tanár a Duna–Tisza-csatorna nyomvonalának geológiai vizsgálatát végezte el.

KOMLÓSI IMRE vízmérnök, műegyetemi oktató vezetésével, a Duna–Tisza-csatorna terveinek megalapozását szolgáló kisminta-kísérleteket végzett és végeztetett.

1948. márciusában, közel két és félszáz év tervezgetés után, valóban hozzáfogtak a csatorna építéséhez. Dunaharaszti és Sári között egy 22 km-es félszelvényű szakasz építésébe kezdtek. Ez 1950 januárjára el is készült. *„Nagy fába vágtuk akkor a fejszénket – mondta Dobolyi Tibor, a munkálatok főmérnöke visszaemlékezve azokra a napokra –, mert a Duna–Tisza-csatorna első 22 km-ének megépítésére vállalkoztunk házilágosan végzett építő munkával. Közel 1000 kubikost kellett foglalkoztatnunk, akkor még mindnyájunk számára teljesen új szocialista módszerekkel. [...] Dunaharaszti, Alsónémediben, Sáriban [...] felosztottuk egymás között a község utcáit, és a technikus kollégáinkkal együtt házról-házra járva, személyes rábeszéléssel szereztünk kényelmes szállást a kubikusoknak...”*<sup>23</sup>

A Csatorna és Földkotró Vállalat és a Vizimű Beruházási Vállalat között 1951. február 19-én született, a munkák ideiglenes átvételéről készült jegyzőkönyv szerint azonban egyéb gondok is felléptek: *„A 3+470–4+580 km, és a 3+680–3+818 km szelvények közötti szakaszon a tervben előírt 93.70 A. f. fenék mélységet a vállalat helyenként nem tudta elérni az előforduló és helyenként áttörhetetlen adka réteg miatt.”*<sup>24</sup> Az esetet felülvizsgálták és az 1951. április 9-én készült jegyzőkönyv szerint *„ezen a szakaszon a fenék a terv szerintinél valamivel magasabb lett. Ez a fenékmagasság különbség a csatorna tervszerinti használhatóságát nem befolyásolja.”*<sup>25</sup>

A szakirodalom úgy tudja, hogy a munkálatokat 1950 októberében félbe szakították, *„mivel nemcsak az építési tervnek, hanem a szükséges anyagi eszközöknek is híján volt a kormány.”*<sup>26</sup> Újabban fellelt források azt sugallják, hogy az utóbbi két állítás – ti. hogy híjával voltak a terveknek és az anyagi eszközöknek – sántít.

Láttuk, nincs még egy olyan nagylétesítmény Magyarországon, amelynek megépítési lehetőségét, anyagi és technikai vonzatait ennyien és ilyen gondosan körüljárták volna. Ismerték hát a fát, amelybe fejszéjüket vágták.

Az *„anyagi eszközöket”* illetően pedig éppen ugyanez a forrás mondja, hogy a földnyeső és kotró gépeket átvezényelték a Tisza-öki vízlépcső, ill. a Keleti főcsatorna építkezéseihez.

És itt, az itt felbukkanó két nagy létesítménynél kell keresnünk a hirtelen átszervezés igazi okát! Nem a tervek hiányában és nem is az anyagiak hiányában történt a nagy *„átszervezés”*! A tisza-öki építkezések főmérnökének, DOBOLYI TIBORNAK a szavai ugyancsak rácsafolnak erre: *„1950-ben az OVH alkalmazottjaként hívtak a Tervhivatalba – mondja visszaemlékezésében – Az asztal mellett kilenc miniszter, s ott van Vas Zoltán is. Ismerteti a terveket, lenyűgözve hallgatjuk. Csoda-e? Hiszen a Vízlépcső és a Főcsatorna az első öt éves terv ötödik legnagyobb munkája. Vas Zoltán közli: 1954-ben avatjuk Tisza-öket! Úgy éreztem, szólnom kell. Elmondtam, hogy a határidő irreális. Nincs elég pénz, nincs anyag, gép, munkaerő. Vas Zoltán félbeszakított: «Ki maga?» A tervezett munka irányítója. «Hát akkor vegye tudomásul, kedves barátom, hogy 1954. május 1-re kapok Öntől egy aranysegélyű meghívót. Végeztem. Tessék behajózni!» Így ment akkor. De az*

<sup>23</sup> MVM 28.73.35.

<sup>24</sup> Vízügyi Lt. 29.1.3.13 doboz. Vízügyi Beruházási Nemzeti Vállalat iratai, Duna–Tisza-csatorna építkezési beruházási iratok.

<sup>25</sup> Vízügyi Lt. uo.

<sup>26</sup> Vizeink krónikája. Budapest, 2001.



is igaz, hogy Vas Zoltán kiadta a minisztereknek: adják meg mindazt, amit Dobolyi kér. És hozzá is jutottam mindenhez, kotrógéphez, cementhez, kőhöz, kavicsához, munkaerőhöz.”<sup>27</sup>

„Így ment akkor [...]; Hozzá is jutottam mindenhez [...]” – mondja Dobolyi. Igen, hozzájutott mindenhez, mert Rákosiéknak sikerek kellettek. Egy félig vagy harmadában elkészült Duna–Tisza-csatornával nem lehetett volna dicsekedni. Az 5 éves tervnek nagy és sikeres vállalkozásokat kellett felmutatnia: Keleti Főcsatorna – amit egyébként már 1940-ben elkezdtek építeni –, és a Tisza-öki Vízlépcső, az igen!...

A Duna–Tisza-csatorna félszelvényét Dunaharaszttól indulva 22 km hosszan megépítették. Talán nem fölösleges kiemelni: félszelvényét! Aztán abbahagyták. Talán akkor hibáztak, amikor belefogtak, de lehet az is, hogy akkor, amikor építését félbeszakították. Mind a mai napig nyitott kérdés. A szintkülönbségek, az Alföld homokja, a Duna–Tisza-közén a vízutánpótlást biztosító folyó hiánya, mind nagy kihívást jelentettek az építőknek. Oly sok vajúdas után mégsem szakmai okok miatt született torzó. Mind József nádor, mind Széchenyi csatorna-építésre irányuló erőfeszítéseinek megghiúsulása, mind pedig Rákosiék megtorpanása azt mutatja, hogy a töméntelen szellemi és fizikai munkát és nem kevés pénzt felemésztő csatorna-álmom politikai okok miatt bukott meg. Vajon nem politikai játszma áldozata lett a másik nagy magyar torzó, a Bős–Nagymarosi Vízlépcső is? – A választ a történelem fogja megadni.

27. A század sodrában. Beszélgetés Dobolyi Tiborral. MVM A 5.1.